

استفاده دستگاه قضایی از نظرات کارشناسی سازمان هواپیمایی کشوری

منصور جباری*

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۱۰/۰۸

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۲/۱۴

چکیده

وقتی سانحه یا حادثه‌ای اتفاق می‌افتد مسئولین مربوطه تحقیق کاملی برای یافتن علت حادثه انجام می‌دهند. مطابق انکس ۱۳ کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۵، هدف اساسی و مهم در تحقیق از سوانح و حوادث بایستی جلوگیری از حوادث و سوانح مشابه در آینده باشد. هدف از تحقیق و تفحص شناخت مقصر حادثه و یا تحمیل مسئولیت به افراد نمی‌باشد. در اکثر کشورها، مقررات خاصی به تصویب رسیده است که مانع می‌شود دستگاه قضایی به تمام اطلاعات فنی و شخصی که در نتیجه تحقیقات سانحه یا حادثه به دست آمده است دسترسی داشته باشد. این مقاله زمینه‌های حقوقی تحقیق در حوادث و سوانح هوایی در حقوق بین الملل را مورد بررسی قرار داده و پیشنهاداتی برای اصلاح قوانین ایران خواهد نمود.

کلید واژگان

حادثه هوایی، سانحه هوایی، کنوانسیون شیکاگو، انکس ۱۳، مسئولیت، تحقیق در سوانح.

* استاد دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبائی.

مقدمه

به هنگام وقوع سانحه یا حادثه، با توجه به پیچیدگی سیستم هواپیما، عوامل بسیار متعددی باید مورد بررسی قرار گیرد تا علت وقوع سانحه یا حادثه مشخص گردد. دقت فوق العاده زیاد در صنعت هوانوردی موجب می‌شود هواپیما وسیله‌ای امن تلقی شود که در صورت رعایت استانداردها، حادثه و سانحه صورت نگیرد و مسافران در طول پرواز احساس آرامش نمایند.

پس از ساخت هواپیما، پروازها با تعداد محدود شروع شد و تاکنون هر سال به تعداد پروازها، طول پرواز و تعداد مسافران افزوده شده و برعکس از تعداد سوانح و حوادث به شدت کاسته شده است. در سال ۱۹۹۸ حدود ۶۰۰۰ فروند هواپیما در سطح دنیا وجود داشت که این تعداد با انجام دوازده میلیون پرواز، بیست میلیون ساعت پرواز کردند. تعداد هواپیمای تجاری موجود در جهان در سال ۲۰۰۷ به ۲۰۷۰۲ فروند افزایش یافت که با انجام ۲۰/۸ میلیون پرواز، ۴۳ میلیون ساعت پرواز نمودند. از سال ۱۹۲۶ تاکنون، بدترین سال برای هوانوردی، سال ۱۹۲۹ بوده است که در آن سال ۵۱ سانحه بوقوع پیوسته بود که شامل یک سانحه برای هر یک میلیون مایل پرواز می‌شود. اگر میزان سوانح ثابت می‌ماند امروز باید شاهد ۷۰۰۰ سانحه در هر سال می‌بودیم.^۱

توسعه چشمگیر صنعت هوانوردی موجب شده است حمل و نقل هوایی از نقطه نظر ضریب امنیت در رأس کلیه انواع دیگر حمل و نقل قرار گیرد. یکی از علل امنیت حمل و نقل هوایی، قابل اطمینان بودن تحقیق در مورد سوانح و حوادث هوایی و استفاده از نتایج تحقیق در توسعه هواپیمایی است. سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری^۲، آمارهایی از میزان مرگ و میر را در سال

1. Mervyn E. Bennun & Gavin Mckellar "Flying Safely, The Prosecution of Pilots, and the ICAO Chicago Convention: Some Comparative Perspectives" 74 J. Air L. & Com. 737 2009, 737 at 739-740.

۲. هم زمان با جنگ دوم جهانی، در زمانی که ترافیک هوایی در سطح بین‌المللی به سرعت گسترش پیدا می‌کرد، سازمان بین‌المللی موقت هواپیمایی کشوری تشکیل شد که متعاقباً جای خود را به ایکائو داد که هنوز نقش اصلی را در حل و فصل اختلافات هوایی دارد. ایکائو در سال ۱۹۴۷ تأسیس و بالاخره به یک سازمان مهم که تعداد زیادی از کشورها در آن عضویت دارند. تبدیل شد.

ایکائو بلافاصله پس از شکل‌گیری به یکی از سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد تبدیل شد. امور روزانه آن به وسیله شورای ایکائو اداره می‌شود. شورای ایکائو وظایف متعددی دارد که جنبه‌های حقوقی، فنی و اقتصادی

۱۹۹۷ گزارش کرده است که نشان می‌دهد از هر یک صد میلیون نفر مسافر در هر کیلومتر مسافرت فقط ۰/۰۴ مسافر تلف شده‌اند.

علت دیگر امن بودن هواپیما را باید در پیشرفت تکنولوژی، برنامه‌ریزی مؤثر و مدیریت صحیح در صنعت هوانوردی جهانی و ایجاد فرهنگ رعایت اصول و مقررات هوانوردی در بین کشورهای عضو سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری دانست.

قاضی دادگاه مانیتوبا در قضیه‌ای می‌گوید: خطر مرگ یا صدمه جسمانی جدی برای مسافرانی که از هواپیما برای مسافرت استفاده می‌نمایند در مقایسه با سایر وسایل حمل و نقل فوق‌العاده زیاد است. وقتی برای هواپیمایی امکان ادامه پرواز وجود نداشته باشد معمولاً سقوط می‌کند و همه سرنشینان آن جان خود را از دست می‌دهند. به همین دلیل دستورالعمل‌ها و مقررات دقیق برای هواپیما در نظر گرفته شده و اصرار بر این است که کلیه دست‌اندرکاران نسبت به اجرای کامل آن اقدام نمایند.^۱ حال اگر نقضی در اجرای کامل استانداردها، دستورالعمل‌ها و مقررات وجود داشته و موجب بروز سانحه یا حادثه‌ای شود، بررسی این سانحه یا حادثه چگونه باید باشد؟ اتحادیه بین‌المللی خلبانان خطوط هوایی، مقاله‌ای را با عنوان «گزارش خسارات غیر تنبیهی»^۲ در سایت خود منتشر کرده‌اند که بن و مک کلر^۳ در مقاله خود به قسمت‌هایی از آن اشاره کرده است. وی می‌گوید شناسایی اشتباهات و عوامل خطرزا گام اصلی مدیریت سیستم ایمنی است. یک تحقیقی که در سطح بین‌المللی انجام شده نشان می‌دهد که در بسیاری از سوانح، به دلیل ترس از اینکه ممکن است از گزارشات تهیه شده برای تنبیه و مجازات افراد استفاده شود،

دارند. این شورا که ۳۳ عضو دارد، تحت نظارت مجمع عمومی سازمان، انجام وظیفه می‌کند. ایکائو یک کمیته حقوقی دارد که وظیفه آن آماده‌سازی و تهیه پیش‌نویس معاهده‌های حقوق هوایی و تسلیم آنها به کنفرانس دیپلماتیک برای تصویب نهایی است. کمیته حقوقی وظایف خود را از کمیسیون بین‌المللی ناوبری هوایی و کمیته بین‌المللی متخصصان حقوق هوایی پیشین گرفته است.

1. Manitoba Court of Queen's Bench, R. v. Tayfel, [2007] 221 Man. R.2d 135, 2007 MBQB 265 (Can.).

2. INT'L FED'N OF AIR LINE PILOTS' ASS'NS, Improved Accident Prevention Through Non-Punitive Reporting 09POS02 1 (2009), available at <http://www.ifalpa.org/ifalpa-statements/accident-analysis-a-prevention.html> (follow "09POS02 Non-Punitive Reporting Download" hyperlink), last visited: Sept. 2011.

3. Bennun, op. cit. at 742.

تحقیقات مسیر درستی را طی نمی‌کنند. وقتی می‌توان از وقوع سوانح به عنوان تجربه برای آینده استفاده نمود که تحقیقات مربوط به سوانح در محیطی با «فرهنگ غیرتنبیهی»^۱ اجرا گردند. انتشار و تبادل اطلاعات مربوط به سوانح هوایی امری ضروری است ولی استفاده از این اطلاعات برای رسیدگی کیفی و مجازات باید با محدودیت‌هایی مواجه باشد.^۲ این سیستمی است که ایکائو و دیگر سازمان‌های بین‌المللی ایمنی هوانوردی از آن حمایت می‌کنند. البته این به آن معنی نیست که مرتکبین تخلف از مجازات مصون باشند زیرا، شعار عدم مجازات موجب می‌شود کارکنان هواپیمایی از دقت لازم به دور بوده و امکان وقوع جرم نیز افزایش پیدا کند. همه تلاش‌ها بر این است که آثار تنبیه و مجازات بر روی ایمنی هوانوردی از بین برود ولی از مجازات متخلفین نیز چشم پوشی نشود. وقتی کادر پرواز احتمال بدهند که خطری پرواز را تهدید می‌کند، و علی‌رغم وجود خطر به پرواز ادامه دهند باید به آنها به عنوان متخلف نگریده و اقدام لازم صورت گیرد.

این مقاله در نظر دارد چگونگی انجام تحقیق و استفاده از آن را در حقوق بین‌الملل و حقوق کشورها مورد مطالعه قرار دهد. به این منظور ابتدا علت انجام تحقیق را بررسی نموده سپس انجام تحقیق در حوادث و سوانح هوایی را در کنوانسیون شیکاگو^۳ و انکس ۱۳ مورد مطالعه قرار داده و در آخر مقررات داخلی بعضی از کشورها را مورد بررسی قرار می‌دهیم.

گفتار اول: اهمیت تحقیق در حوادث هوایی توسط گروه تحقیق

هر سانحه یا حادثه‌ای که برای هواپیمایی اتفاق بیافتد، هر چند این سانحه یا حادثه جزئی بوده و قابل توجه نباشد، مسئولین مربوط جهت پیدا کردن علت وقوع سانحه یا حادثه تحقیق و بررسی نموده و مطالعاتی را انجام می‌دهند. هدف این تحقیقات و بررسی‌ها صرفاً یافتن علت وقوع سانحه یا حادثه و سعی در بهبود شرایط موجود است و با این دید انجام می‌شود که در آینده از وقوع این چنین سانحه یا حادثه‌ای جلوگیری بعمل آید. این تحقیقات و نتایج حاصل از آن و

1. Non-punitive culture.

2. Bennun, op. cit. at 742.

3. Chicago Convention, 1944, ICAO Doc, 7300/6, 156 UNTS 6605.

اقداماتی که مسئولین در جهت رفع مشکلات و نواقص انجام می‌دهند موجب شده است امروزه هواپیمایی به عنوان یک وسیله امن تلقی گردد و میلیون‌ها مسافر بدون دغدغه خاطر از آن استفاده نمایند و افراد روی زمین هم ترسی از سقوط احتمالی هواپیما و خطرات ناشی از آن نداشته باشند. گروه تحقیق حوادث هوایی از اهمیت مصاحبه شهود سانحه یا حادثه آگاه هستند. شاهدان عینی سانحه یا حادثه هوایی ممکن است افراد متفاوتی که از جریان سانحه یا حادثه آگاهی دارند و یا در امنیت هوانوردی دخیل هستند از جمله کادر پروازی، کادر فنی، مهندسين و تعمیرکاران هواپیما، طراحان و سازندگان قطعات یدکی هواپیما باشند. اطلاعاتی که از این مصاحبه‌ها به دست می‌آید در روشن شدن قضیه و علل بروز سانحه یا حادثه بسیار مؤثر خواهد بود و از اتلاف وقت گروه تحقیق جلوگیری بعمل آورده و آنها را در کشف حقیقت و ادامه تحقیق از مجاری دیگر قطعاً یاری خواهد نمود. مصاحبه‌ها موجب خواهد شد از اشتباهات احتمالی در یافتن علل سانحه یا حادثه جلوگیری بعمل آمده و نتیجه مطمئن‌تری از تحقیق حاصل گردد کما اینکه در صورت عدم وجود این مصاحبه‌ها امکان بروز اشتباه وجود خواهد داشت و حتی ممکن است هیچ‌وقت نتیجه قابل قبولی به دست نیاید. در حین تحقیق و یا بعد از آن، گروه تحقیق ممکن است اطلاعات موجود و علل سانحه یا حادثه را به دست اندرکاران پروازهای هواپیمایی اطلاع دهند تا هرچه سریع‌تر عواملی که ممکن است موجب بروز حوادث مشابه گردند خنثی شوند و صنعت هوانوردی شاهد سانحه یا حادثه مشابهی نگردد.

قانون داخلی بعضی از کشورها هم به آثار مثبت تحقیق در سوانح و حوادث اشاره دارند. قانون هوانوردی آرژانتین بیان می‌کند که امروزه درجه بالای امنیت در حمل و نقل هوایی نتیجه کار دائمی گروه تحقیق، تجزیه و تحلیل علل حوادث و سعی در جلوگیری از بروز حوادث است.^۱

گفتار دوم: دخالت دستگاه قضایی در تحقیق در حوادث هوایی

در نتیجه وقوع یک سانحه یا حادثه هوایی، منافع اشخاص مختلف حقیقی و حقوقی از جمله مسافران، فرستندگان و گیرندگان بار و شرکت‌های بیمه ممکن است تحت تأثیر قرار گیرد. در

1. Código Aeronáutico art 17285 (67) (Arg.). Cited in Luis E. Ortiz, Griselda Capaldo, Can Justice Use Technical and Personal Information Obtained Through Aircraft Accident Investigations? 65 J. Air L. & Com. Spring 2000 at 263.

این صورت بحث جبران خسارات وارده مطرح است و باید اشخاص مسئول سانحه یا حادثه مشخص شود تا معلوم شود چه کسی یا کسانی باید خسارات وارده را جبران کنند. معمولاً علاوه بر جبران خسارت و مسئولیت مدنی، مسئولیت کیفری افراد نیز مطرح است. ورود دستگاه قضایی برای تعیین مسئولیت‌های مدنی و کیفری ضروری است و باید پرونده‌ای تشکیل و تحقیقاتی برای یافتن مقصر سانحه یا حادثه صورت گیرد. اما گاهی دستگاه قضایی از همان تحقیقاتی که سازمان هواپیمایی کشوری انجام داده و دارای اهداف کاملاً متفاوتی است استفاده می‌نماید.

دستگاه قضایی بعضی از کشورها تنها مرجع رسیدگی به این گونه دعاوی است و افراد متضرر برای احقاق حق خود به آن مراجعه می‌نمایند. مطابق اصل ۱۵۶ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران: « قوه قضائیه عهده دار وظایف زیر است: ۱. رسیدگی و صدور حکم در مورد تظلمات، تعدیات، شکایات، حل و فصل دعاوی و رفع خصومات و أخذ تصمیم و اقدام لازم در آن قسمت از امور حسبیه، که قانون معین می‌کند. ۲. احیای حقوق عامه و گسترش عدل و آزادی‌های مشروع. ۳. نظارت بر حسن اجرای قوانین. ۴. کشف جرم و تعقیب مجازات و تعزیر مجرمین و اجرای حدود و مقررات مدون جزایی اسلام. ۵. اقدام مناسب برای پیشگیری از وقوع جرم و اصلاح مجرمین.»

قانون اساسی آرژانتین، دخالت قوه قضائیه را در بخش ۱۱۶ این گونه بیان می‌کند: «دادگاه‌ها و دیوان عالی کشور به کلیه اموری که در قوانین ملی و اساسی این کشور وجود دارد صلاحیت رسیدگی دارد. بجز استثنائاتی که در قانون مقرر شده است، این دادگاه‌ها نسبت به کلیه امور از جمله معاهدات بین‌المللی این کشور با کشورهای دیگر، دعاوی مطروحه علیه سفرا، وزرا و مقامات ارشد قضایی و غیره صلاحیت ورود و رسیدگی قضایی دارند.»

به عبارت دیگر دادگاه‌ها در این کشورها صلاحیت دخالت در کلیه امور ملی را دارند. کشورهای دیگر آمریکای لاتین نیز وضعیت مشابهی دارند. نتیجه این امر آن است که قوه قضائیه می‌تواند در تحقیقی که در سازمان هواپیمایی کشوری با هدفی کاملاً متفاوت صورت گرفته و به این منظور انجام یافته است که علل وقوع سانحه یا حادثه را یافته و با اطلاع رسانی از وقوع سوانح مشابه جلوگیری بعمل آورد دخالت، و از آن در جهت اثبات تقصیر افراد استفاده نماید.

در آرژانتین ممکن است طرفین پرونده و یا وکلای آنها از قاضی درخواست نمایند سوابق و تحقیقات انجام یافته در خصوص سانحه یا حادثه‌ای را ملاحظه نماید و یا ممکن است قاضی شخصا تصمیم بگیرد جهت روشن شدن موضوع پرونده، تحقیقات صورت گرفته در سازمان هواپیمایی را مطالبه و ملاحظه نماید. به موجب بخش ۷۰۰ آیین دادرسی کیفری آرژانتین، در صورت درخواست مدارک و اطلاعات و پرونده از هر یک از سازمان‌ها و اشخاص، آنها ملزم هستند کلیه اطلاعات درخواستی را ظرف مدت ده روز در اختیار قاضی قرار دهند.^۱

قوانین و مقررات ایران هم به قاضی اجازه داده است مدارک و اطلاعات مورد نیاز را از مراجع مربوطه درخواست و در پرونده‌ها از آنها استفاده نمایند. به موجب ماده ۱۰۵ قانون آیین دادرسی کیفری جمهوری اسلامی ایران «مقامات و مأمورین وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و مؤسسات دولتی و وابسته به دولت و نهادها و شهرداری‌ها و مأموران به خدمات عمومی و بانک‌ها و دفاتر اسناد رسمی و دستگاه‌هایی که شمول قانون در مورد آنها مستلزم ذکر نام است مکلفند اسباب و دلایل جرم و اطلاعات و آن قسمت از اوراق و اسناد و دفاتری که مراجعه به آنها برای تحقیق امر جزایی لازم است به درخواست مرجع قضایی رسیدگی کننده ابراز نموده و در دسترس آنها بگذارند...»

قانون آیین دادرسی مدنی ایران نیز کلیه سازمان‌ها را مکلف کرده است اسناد و اطلاعات را در اختیار قوه قضائیه قرار دهند. مطابق مواد ۲۱۳ و ۲۱۴ این قانون، «هرگاه سند یا اطلاعات دیگری که مربوط به مورد دعوا است در ادارات دولتی یا بانک‌ها یا شهرداری‌ها یا مؤسساتی که با سرمایه دولت تأسیس و اداره می‌شوند موجود باشد و دادگاه آن را مؤثر در موضوع تشخیص دهد، به درخواست یکی از اصحاب دعوا به طور کتبی به اداره یا سازمان مربوط، ارسال رونوشت سند یا اطلاع لازم را با ذکر موعد، مقرر می‌دارد. اداره یا سازمان مربوط مکلف است فوری دستور دادگاه را انجام دهد. ... در صورت امتناع، کسی که مسئولیت عدم ارائه سند متوجه او است پس از رسیدگی در همین دادگاه و احراز تخلف به انفصال موقت از خدمات دولتی از شش ماه تا یک سال محکوم خواهد شد.» مطابق ماده ۲۱۳، در مواردی که ابراز اصل سند لازم باشد ادارات، سازمان‌ها و بانک‌ها پس از دریافت دستور دادگاه، اصل سند را به‌طور مستقیم به دادگاه می‌فرستند. ...

1. Cód. Proc. Pen. § 700.

گفتار سوم: پیامدهای دخالت قوه قضائیه در تحقیق در حوادث و سوانح

هوایی

کنوانسیون شیکاگو در مقدمه و متن آن (به خصوص ماده ۴۴) «پیشرفت امور هواپیمایی بین‌المللی کشوری در سراسر جهان با کمال نظم و بی‌خطری» را مهم‌ترین هدف کنوانسیون و سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری برشمرده است. بدون شک تحقیق در سوانح و حوادث هوایی نیز باید با در نظر گرفتن این هدف صورت گیرد و استفاده نابجا از گزارشات تحقیقات سوانح و حوادث، مانند استفاده از نتایج تحقیق در محکوم کردن افراد، این اهداف را متزلزل و با خطری جدی مواجه خواهد نمود. دخالت قاضی دادگستری نیز تحقیقات را با خطرانی مواجه خواهد کرد زیرا؛

اولاً: اشخاصی که نقشی در سانحه یا حادثه داشته‌اند و یا ممکن است تحقیقات به ضرر آنها خاتمه یابد، از واهمه اینکه ذکر حقایق ممکن است منجر به محکومیت کیفری آنان شود از ذکر حقایق خودداری و با تغییر اوضاع سعی در کتمان حقایق کردند.

ثانیاً: اشخاصی که در مصاحبه شرکت می‌کنند و یا در تحقیقات از آنان سؤالاتی پرسیده می‌شود، از این جهت نیز ترس خواهند داشت که ممکن است گروه تحقیق قادر نباشد مدارک و اسناد را به خوبی جمع‌آوری و یا تحلیل صحیحی از آنها ارائه نماید و در نتیجه آنان بی‌جهت مورد اتهام قرار گیرند و لذا از شرکت در مصاحبه یا پاسخ به سؤالات گروه تحقیق و یا از همکاری در ادامه تحقیق طفره خواهند رفت و این امر موجب خواهد شد تحقیق از حوادث با دقت کافی انجام نگرفته و لذا تحقیق سطحی صورت گیرد.

ثالثاً: قاضی ممکن است دستور توقیف و مهر و موم قسمت‌هایی از هواپیما را که صدمه دیده است را بدهد، و به علت ناآشنا بودن اشخاص قوه قضائیه به مسائل فنی، به هنگام توقیف تغییراتی در قسمت‌های اصلی داده شود و این امر علاوه بر ایجاد تأخیر در تحقیق، ممکن است در صحت نتایج تحقیق نیز خلل ایجاد نماید.

رابعاً: یکی از وظایف گروه تحقیق اقدامات پیشگیرانه است و دخالت قاضی تحقیق و تأخیری که دخالت او در ادامه تحقیق ایجاد خواهد کرد موجب خواهد شد گروه تحقیق نتواند این وظیفه خود را به خوبی انجام دهد.

خامسا: بعد از اتمام تحقیق، خود اعضای گروه تحقیق هم ممکن است در مظان اتهام قرار گیرند که تحقیق را آن طوری که مد نظر دستگاه قضایی بوده انجام نداده‌اند و مقصر سانحه یا حادثه به خوبی با آن عناصر و مشخصه‌های تحقیق که برای قاضی لازم بوده تعیین نشده است. بنابراین بدیهی است که اگر از اطلاعات فنی در سوانح هوایی به غیر از ایمنی هوایی استفاده شود و اقدامات گروه تحقیق سازمان هواپیمایی دو منظوره باشد به طوری که نتایج تحقیق در تعیین مقصر سانحه یا حادثه هم مورد استفاده قرار گیرد، موجب خواهد شد ایمنی هوانوردی تحت تأثیر قرار گیرد. متأسفانه در بسیاری از کشورها قوانین و مقررات طوری طراحی شده‌اند که استفاده دستگاه قضایی و یا حتی دیگر ارگان‌ها را از نتایج تحقیق سازمان هواپیمایی منع نمی‌کند.

گفتار چهارم: تحقیق توسط چه کسی باید انجام شود: قوه قضائیه یا سازمان هواپیمایی؟

چه کسی مسئول وقوع حادثه است؟ علت وقوع حادثه چیست؟ این دو عبارت اهداف تحقیق دو سازمان را نشان می‌دهند. اینکه محقق با چه دیدی تحقیق را شروع و ادامه دهد، در زمان تحقیق سؤالات متفاوتی از شهود خواهد پرسید و به دنبال شواهدی خواهد بود که با محقق دیگر فرق خواهد داشت و به نتایج متفاوتی هم دست خواهد یافت. محقق قوه قضائیه به دنبال تقصیر است ولی محقق سازمان هواپیمایی به دنبال پیدا کردن علت وقوع حادثه است و معمولاً هم یک عامل موجب وقوع سانحه نمی‌شود بلکه معمولاً مجموعی از عوامل است که سانحه را سبب می‌گردد و یافتن آنها با بررسی فنی میسر می‌گردد. کسی که در تحقیق به دنبال مقصر است به ایمنی هواپیمایی فکر نمی‌کند در حالی که گروه تحقیقی که سعی در یافتن علت وقوع حادثه است سعی می‌کند پیشنهاداتی ارائه نماید که موجب خواهند شد در آینده سانحه مشابه آن رخ ندهد.^۱

اگرچه این دو نوع تحقیق شباهت‌های زیادی با هم دارند ولی به علت اهداف تحقیق، استفاده قوه قضائیه از یافته‌های سازمان هواپیمایی ممکن است موجب عواقب ناگواری گردد و به درستی مشخص نشود مقصر سانحه کیست؟ کشورهایی مثل کانادا و انگلستان در قوانین خود بین

1. W. Guldiman, "Some Legal Aspects of Aircraft Accident Investigations" 1990 XV Ann. Air & Sp. L., at 102.

تقصیر و علت فرق قائل شده‌اند و این تمایز موجب شده است سازمان‌های هواپیمایی و دادگاه‌های این کشورها وضعیت مشخصی داشته باشند.^۱ اگر این دو به جای هم بکار برده شوند موجب خواهد شد شهود از ترس اینکه اطلاعات داده شده امکان دارد در آینده علیه آنها مورد استفاده قرار گیرد از بیان حقایق یا اطلاعات حساس خودداری نمایند.

گفتار پنجم: تحقیق و تفحص از سوانح هوایی در حقوق بین‌الملل

هدف سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری آن است که اصول و امور فنی هوانوردی بین‌المللی را توسعه داده، نسبت به پیشرفت حمل و نقل بین‌المللی تلاش نماید تا اینکه:

- نظم، بی‌خطری و پیشرفت امور هواپیمایی بین‌المللی کشوری در سراسر جهان تأمین گردد؛
- امنیت پرواز در امور هوانوردی بین‌المللی توسعه و تقویت گردد؛
- تلاش شود در کلیه جوانب و جهات امور هواپیمایی بین‌المللی کشوری ترقی و پیشرفت حاصل آید.^۲

در تحقیقی که با توجه به اهداف سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری صورت می‌گیرد، گروه تحقیق باید در طول مدت این اهداف را مد نظر قرار دهد.

به موجب ماده ۲۶ کنوانسیون بین‌المللی هواپیمایی کشوری (کنوانسیون شیکاگو)، «در صورتی که سانه‌ای برای یکی از هواپیماهای یک کشور عضو پیمان در خاک کشور دیگر عضو پیمان پیش آید ... کشوری که سانه در آن روی داده است باید درباره علت سانه مطابق اصولی که از طرف سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری توصیه می‌گردد و قوانین آن کشور اجرای آن را اجازه می‌دهد تحقیقات به عمل آورد. به کشوری که هواپیما در آن به ثبت رسیده اجازه داده خواهد شد که ناظرینی برای حضور در تحقیقات تعیین نماید و کشوری که تحقیقات را انجام می‌دهد گزارش و نتیجه تحقیقات را به آن کشور اطلاع خواهد داد.»

1. Durand Claudie, op. cit. at 55.

۲. همان، ماده ۴۴.

این ماده رهنمودهایی را برای تحقیق و تفحص از سوانح هوایی ارائه نموده است. کشور وقوع حادثه ملزم شده است تا جایی که قوانین آن کشور اجازه می‌دهد تحقیقاتی در مورد سانحه بوقوع پیوسته انجام دهد. این ماده بر روابط بین کشورهای مرتبط با حادثه تأکید می‌کند. هر یک از کشورهای عضو کنوانسیون شیکاگو به موجب ماده ۳۷ تعهد نموده‌اند نسبت به «حصول حد اعلاهی هماهنگی و یکنواختی مقررات، استانداردها، موازین، آیین نامه‌ها و تشکیلات مربوط به هواپیماها، کارمندان، خطوط هوایی و سرویس‌های کمکی در کلیه اموری که این هماهنگی موجب تسهیل و پیشرفت کار هوانوردی است کمال مساعدت را مبذول دارد. برای حصول این منظور، سازمان بین‌الملل هواپیمایی کشوری هر موقع لازم بداند استانداردهای بین‌المللی و طرح‌های پیشنهادی و دستورالعمل‌های مربوط به مسائل زیر را اتخاذ و یا اصلاحاتی در آنها به عمل خواهد آورد.»

در اجرای ماده ۳۷ کنوانسیون شیکاگو، شورای ایکائو^۱ در آوریل ۱۹۵۱ استانداردها و رویه‌هایی را تصویب و تحت عنوان انکس ۱۳ به کنوانسیون الحاق نمود. انکس ۱۳ از زمان تصویب تاکنون بارها مورد بررسی و بازنگری قرار گرفته است. این انکس تکمیل کننده ماده ۲۶ کنوانسیون بوده و شیوه‌های اجرایی تحقیق در مورد کلیه سوانح هوایی ارائه کرده است. انکس ۱۳، دولتی که تحقیق را باید آغاز کند و دولت‌هایی که در پروسه تحقیق باید در ادامه تحقیق مشارکت نمایند را مشخص می‌کند. این انکس حاوی ویژگی‌هایی است که تحقیق باید داشته باشد و خصوصیتی که گزارش نهایی باید داشته باشد.

به موجب آن، دولتی که حادثه در آن بوقوع می‌پیوندد مسئولیت آغاز و اجرای بلافاصله عملیات تحقیق و تفحص را به عهده دارد (بخش ۱-۵). دولت کشوری که متصدی حمل و نقل هوایی در آن اقامت یا سکونت دائمی دارد و دولت ثبت کننده هواپیما حق دارند در تمامی مراحل تحقیق شرکت نمایند (بخش ۱۹-۵). اگر حادثه‌ای اتفاق افتد و مشخص نباشد در سرزمین چه

۱. شورا یک هیئت دائمی است که در برابر مجمع عمومی مسئول می‌باشد. شورا از سی و شش کشور عضو معاهده که از طرف مجمع عمومی برای مدت سه سال انتخاب می‌شوند، تشکیل می‌گردد. اعضای ایکائو که نماینده و حافظ منافع کشور خود می‌باشند، با عضویت در شورا، نباید فقط به منافع ملی توجه نمود و فقط در برابر کشور خود احساس مسئولیت کنند، زیرا، در این صورت قادر به ایفای نقش فعال در سطح بین‌المللی نخواهد بود.

کشوری اتفاق افتاده است، دولتی که هوایمان در آن ثبت شده است باید مسئولیت انجام تحقیق و تفحص از سانحه را به عهده بگیرد (بخش ۳-۵).

انکس ۱۳ حاوی سه نکته اساسی است:

اولاً: مطابق بخش ۱-۳ هدف اساسی و مهم در تحقیق از سوانح و حوادث بایستی جلوگیری از حوادث و سوانح مشابه در آینده باشد. هدف از تحقیق و تفحص شناخت مقصر حادثه و یا تحمیل مسئولیت به افراد نمی‌باشد.

ثانیاً: به موجب بخش ۱۲-۵ انکس ۱۳، دولتی که تحقیقات را انجام می‌دهد نباید در موارد ذیل اطلاعات مربوط به سوانح و حوادث را برای مقاصد دیگری بجز تحقیق و تفحص سوانح و حوادث افشا کند مگر اینکه مسئولین مربوطه در دستگاه قضایی تشخیص دهند که افشای اطلاعات در موارد زیر به جهات ملی و بین‌المللی بر عدم افشای آنها ترجیح دارد:

- اظهارنظر اشخاص مسئول در خصوص موضوع تحقیق و تفحص.
 - مکالمات فی ما بین اشخاصی که در رابطه با تحقیق و تفحص مسئولیتی دارند.
 - اطلاعات خصوصی و پزشکی مربوط به اشخاصی که در سانحه یا حادثه دخیل بوده‌اند.
 - صدای ضبط شده در داخل کابین و کپی برداری از آنها.
 - اظهار نظرهایی که به تجزیه و تحلیل اطلاعاتی از جمله اطلاعات پرواز مربوط می‌باشند.
- ثالثاً: بند ۲-۶ انکس مقرر می‌دارد که کشورها نباید بدون کسب رضایت کشور مجری تحقیقات، پیش‌نویس یا هر قسمت دیگری از گزارشات و اسناد را که در حین تحقیقات به دست آمده است را منتشر یا امکان دسترسی به آنها را مهیا نمایند.
- سه نکته فوق به خوبی نشان می‌دهند که انگیزه اساسی انجام تحقیقات، ایمنی هوانوردی و جلوگیری از بروز سوانح بعدی است. این موارد به منافع دیگر احتمالی (مانند مسئول قلمداد کردن افراد) که ممکن است از نتایج تحقیق حاصل شود توجهی نداشته‌اند.

ضمیمه ۱۳ کنوانسیون شیکاگو ضمن اینکه بر حفظ اسناد و مدارک سانحه و عدم انتشار آنها تأکید نموده و از دولت‌های عضو خواسته است نتایج تحقیق را فقط به منظور ایمنی هوانوردی بکار ببرند، اما در شرایطی انتشار آنها را مجاز دانسته است. پیوست (د) ضمیمه ۱۳ کنوانسیون شیکاگو استثنائاتی را که در صورت وجود آنها دولت‌های عضو ممکن است اجازه انتشار اطلاعات

ایمنی را بدهند را بر شمرده است. به موجب آن در سه مورد زیر دولت‌ها ممکن است اطلاعات ایمنی را منتشر نمایند:

(الف) وقتی که شواهدی موجود باشد که نشان دهد عملی انجام شده است که طبق قانون داخلی آن دولت، آن عمل با انگیزه وارد کردن خسارت صورت گرفته یا با علم به اینکه معمولاً خسارت در نتیجه آن عمل وارد می‌شود، یا به نحوی باشد که طبق قوانین دولت مزبور آن عمل معادل با خلاف کاری عمدی تلقی شود؛ یا

(ب) وقتی که مسئولین ذی ربط تشخیص دهند شرایط موجود منطقی‌دلالیت بر این دارد که عمل انجام شده به قصد وارد کردن خسارت صورت گرفته و یا اینکه عامل می‌دانسته که عمل وی معمولاً منجر به خسارت می‌شود و یا عمل به نحوی بوده که نشان از خلاف کاری عمدی یا معادل آن می‌باشد؛ یا

(ج) مسئولین مربوطه پس از بررسی موضوع به این نتیجه برسند که انتشار اطلاعات برای رسیدگی قضایی ضرورت دارد و اینکه منافع ناشی از انتشار آن بر منافی که عدم انتشار آن در سطح ملی و بین‌المللی خواهد داشت غلبه دارد.

همچنان که ملاحظه شد انکس ۱۳ کنوانسیون شیکاگو در متن اصلی خود استفاده از تحقیق و نتایج آن را صرفاً برای ایمنی هوانوردی و جلوگیری از سوانح احتمالی آینده مجاز می‌داند و در پیوست انکس استثنائاتی را برای استفاده‌های دیگر از نتایج تحقیق بر می‌شمارد. توجه به نحوه نگارش دو متن نیز میزان اهمیت هر یک از نوشته‌ها را نشان می‌دهد. ایکائو در متن اصلی انکس از کلمه shall که یک نوع الزام را نشان می‌دهد استفاده نموده در حالی که در جایی که استثنائات را احصا نموده از کلمه should استفاده کرده که نشان می‌دهد قصد داشته است توصیه نماید که اگر دولت‌ها مصلحت دانستند با شرایطی اطلاعات تحقیق را منتشر نمایند. مضافاً اینکه استثنائات در پیوست (د) انکس ۱۳ آمده است. هدف از اضافه کردن این پیوست بر شمردن استثنائات نبوده است بلکه همچنان که در مقدمه پیوست هم گفته شده است هدف استفاده صحیح از اطلاعات برای ایمنی هوانوردی است و عدم استفاده صحیح از آن ممکن است ایمنی را به خطر بیاندازد و دیگر نتوان در آینده از این اطلاعات برای ایمنی بهره جست. به

عبارت دیگر استثنائات در حاشیه قرار گرفته و همواره بر استفاده صحیح از اطلاعات سانحه تأکید شده که همانا پیشگیری از سوانح آینده و بالا بردن سطح ایمنی هوانوردی است. نکته مهم دیگری که قابل توجه است اینکه چه اطلاعاتی را در صورت وجود شرایط فوق الذکر می‌توان در دستگاه قضایی کشورها مورد استفاده قرار داد. انکس ۱۳ کنوانسیون شیکاگو دو عبارت «اطلاعات ایمنی»^۱ و «شواهدی که در مراحل قضایی می‌توان استفاده کرد»^۲ را بکار برده است. فرق این دو را باید در هدفی که این اطلاعات و یا شواهد به جهت آن به دست آمده اند جستجو کرد و مسئولین مربوطه و یا دستگاه قضایی در استفاده از هر یک باید به فرق آن دو توجه نمایند.

عبارت «مسئولین مربوطه»^۳ که در انکس ۱۳ کنوانسیون شیکاگو بکار رفته است چه کسانی هستند؟ دولت‌ها ملزم هستند مسئولینی که در کشورشان مجاز هستند دستوراتی برای انجام تحقیقات یا تجویز استفاده از آن صادر می‌نمایند را مشخص کنند. به این منظور باید نهاد یا نهادهایی در کشورها ایجاد شوند که در این خصوص در موارد لزوم تصمیمات لازم را اتخاذ نمایند. این نهادها باید بررسی نمایند که تا چه اندازه امکان دارد قصد سوئی در وقوع سانحه یا حادثه دخالت داشته باشد. در این صورت باید امکان تحقیقات قضایی نیز فراهم آید. وقتی تحقیقی به منظور بررسی قضایی صورت می‌گیرد تنها عنوان تحقیق و یا نهادی که تحقیق را به عهده می‌گیرد با گروه‌های دیگر تحقیق تفاوت ندارد بلکه وقتی هدف تحقیق، یافتن مقصر یا مجرم است نحوه انجام تحقیق و مراحل آن با تحقیقی که صرفاً به منظور توسعه ایمنی در هوانوردی صورت می‌گیرد متفاوت است. اگر نتایج این دو تحقیق به جای هم بکار برده شوند انتظاری که از نتایج تحقیق وجود دارد برآورده نخواهد شد.

1. Safety information.
2. Evidence used in criminal Proceedings.
3. Appropriate authority.

گفتار ششم: تمایز میان سانحه^۱ و حادثه^۲

لغت‌نامه Webster تعریف زیر را از سانحه ارائه داده است: سانحه، واقعه ناخوشایند و غیر ارادی است که به طور غیر مترقبه بوقوع پیوسته و موجب خسارت، صدمه و جراحت بدنی می‌شود.^۳

ماده ۲۶ کنوانسیون شیکاگو هم لازمه وجود سانحه را کشته شدن اشخاص و یا وارد آمدن صدمات جدی به آنها و نقص فنی فاحش در هواپیما دانسته است و می‌گوید: «چنانچه سانحه‌ای برای یک هواپیمای کشور متعاهدی در قلمرو کشور متعاهد دیگری رخ دهد و موجب مرگ یا جراحت شدید شود و یا اینکه خرابی فنی به هواپیما یا وسایل هوانوردی وارد آید کشوری که سانحه در آن روی داده است باید ... تحقیقات بعمل آورد.»

انکس ۱۳ در بند ۱-۱ سانحه را تعریف کرده است: سانحه واقعه‌ای است که با عملیات هواپیما مرتبط بوده و در مدت زمانی اتفاق افتد که شخص به قصد پرواز سوار هواپیما می‌شود تا زمانی که وی از هواپیما پیاده می‌شود. تعریف فوق به شرطی سانحه نامیده می‌شود که:

الف) فردی در اثر یکی از عوامل زیر کشته و یا متحمل آسیب جدی می‌شود:

- فرد در داخل هواپیما باشد، یا
 - فرد با یکی از قسمت‌های هواپیما برخورد کند و یا
 - فرد در معرض مستقیم گاز خروجی موتور جت هواپیما قرار گرفته باشد.
- سانحه موردی را شامل نمی‌شود که آسیب ناشی از بیماری قبلی، خودکشی یا توسط افراد دیگر وارد شده باشد و یا صدمه در جایی از هواپیما اتفاق افتد که معمولاً مسافران و خدمه پروازی در آن مکان قرار نمی‌گیرند.

ب) هواپیما متحمل خسارت یا خرابی در سازه^۴ گردد به طوری که:

- بر استحکام سازه و یا خصوصیات پروازی هواپیما تأثیر گذارد، و
- منجر به ضرورت انجام تعمیرات اساسی و یا تعویض قطعات هواپیما گردد.

1. Accident.

2. Incident.

3. Webster's Encyclopedia Unabridged Dictionary of the English Language (New York, Portland House, 1989) at 9.

۴. نقص در بدنه اصلی هواپیما یا Structural Failure.

اگر نقص و عیب موتور هواپیما محدود به موتور، پوشش موتور و متعلقات آن باشد و یا صدمه فقط به ملخ‌ها، لبه‌بال، آنتن، تایرها، ترمز یا عایق بندی هواپیما وارد شده باشد یا سوراخ‌های کوچک در بدنه هواپیما ایجاد شده باشد سانحه محسوب نخواهد شد.

ج) هواپیما ناپدید شده و یا به طور کلی غیرقابل دسترس گردد

تعریفی که از سانحه (accident) ارائه شد با حادثه (incident) کاملاً متفاوت است. انکس ۱۳ حادثه را به این صورت تعریف کرده است: حادثه هر نوع اتفاقی است که با عملیات هواپیما مرتبط بوده و در ایمنی پرواز اثر داشته باشد ولی سانحه محسوب نگردد.

با توجه به تعریفی که انکس از حادثه ارائه نموده است به نظر می‌رسد اصطلاح حادثه وقتی بکار می‌رود که اتفاق حادث شده جدی نیست ولی هواپیما برای برطرف کردن آن نیاز به تعمیر دارد. تفکیک میان حادثه و سانحه یک امر صرفاً فنی است ولی شناخت آنها از اهمیت خاصی برخوردار است تا دولت‌ها بتوانند مطابق انکس وظایف و مسئولیت خود را انجام دهند.^۱ غالب وظایف و مسئولیت‌هایی که انکس ۱۳ به دولتی که حادثه (incident) در آن اتفاق افتاده تحمیل کرده مربوط به سوانح و حوادث جدی است لذا برای اینکه دولت‌ها وظایف خود را در خصوص سوانح به خوبی انجام دهند باید پس از واقعه‌ای، تشخیص دهند که آیا حادثه اتفاق افتاده است یا سانحه. و اگر حادثه اتفاق افتاده، آیا حادثه جدی محسوب می‌گردد یا نه. از نظر انکس حادثه وقتی جدی است که اوضاع و احوال نشان می‌دهد که امکان وقوع سانحه قریب الوقوع بوده ولی خوشبختانه اتفاق نیفتاده است.^۲

علی‌رغم اینکه ماده ۲۶ کنوانسیون شیکاگو و انکس ۱۳ به حادثه و سانحه اشاره و انکس آن دو را مشخصاً از هم جدا کرده است ولی در سه مورد تحقیق صورت گرفته به وسیله سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری، این دو اصطلاح از هم تمیز داده نشده‌اند. سه مورد تحقیق صورت گرفته عبارتند از: انهدام هواپیمای شرکت هواپیمایی لیبی به شماره ۲۲۴-۷۲۷ که توسط اسرائیل مورد هدف قرار گرفت، انهدام هواپیمای کره توسط شوروی سابق در سال ۱۹۸۳ و انهدام ایرباس

1. Jennifer Durand Claudie, Aircraft Accident Investigation; The Need for a Stronger International Regime, A Thesis Submitted to IASL, McGill University (Canada: McGill, 1993) at 17.

2. Annex 13- p 1-2.

A300 ایران که در آب‌های خلیج فارس توسط ناو آمریکایی در سال ۱۹۸۸ مورد هدف قرار گرفت. در این موارد ایکائو وقایع صورت گرفته را حادثه تلقی و بدون توجه به انکس ۱۳ کنوانسیون شیکاگو، تحقیق و تفحص را با توجه به وظیفه‌ای که ایکائو در اجرای بند e ماده ۵۵ دارد انجام داد.^۱ عملکرد ایکائو در وقایع مزبور این ایده را به ذهن متبادر می‌کند که در حوادث، نیاز به تحقیق و تفحص، آن چنان که در انکس ۱۳ گفته شده است وجود ندارد.

گفتار هفتم: اجرای قانون داخلی برای انجام تحقیقات پس از وقوع سانحه

ماده ۲۶ کنوانسیون شیکاگو به قوانین داخلی کشورها ارجحیت داده و می‌گوید «در صورتی که سانحه‌ای برای یکی از هواپیماهای یک کشور عضو پیمان در خاک کشور دیگر پیش آید... کشور مزبور باید مطابق اصولی که از طرف ایکائو توصیه می‌گردد و قوانین آن کشور اجرای آن را اجازه می‌دهد تحقیقات بعمل آورد». علاوه بر اینکه در ماده ۲۶ کنوانسیون به قوانین داخلی کشورها تأکید شده است، ماده ۳۸ کنوانسیون نیز به دولت‌ها حق داده است از اجرای استانداردهای موجود در انکس ۱۳ صرف‌نظر کنند. به عبارت دیگر کنوانسیون به عهده دولت‌ها گذاشته است که اجرای مقررات بین‌المللی را در اولویت قرار دهند یا به تشخیص خود قوانین داخلی را به مرحله اجرا گذارند. این امر باعث شده است مقررات یکسانی در این زمینه در جهان وجود نداشته و بعضی از کشورها مقررات مدونی در این زمینه نداشته باشند. البته از کشورها خواسته شده است که اگر موازین و مقررات بین‌المللی را غیرقابل اجرا بدانند یا ضروری می‌دانند مقررات و ترتیباتی اتخاذ نمایند که از هر لحاظ با موازین و مقررات بین‌المللی اختلاف داشته باشند باید اختلافات خود با موازین و مقررات بین‌المللی را فوراً به ایکائو اطلاع دهند. شورای ایکائو در این قبیل موارد، اختلافاتی را که بین یکی از موازین بین‌المللی با مقررات داخلی آن کشور وجود دارد فوراً به اطلاع سایر کشورها خواهد رسانید. اگرچه به کشورها اجازه عدم اجرای موازین و مقررات

۱. بند e ماده ۵۵ کنوانسیون شیکاگو مقرر می‌دارد: ماده ۵۵- وظایف اختیاری شورا

شورا می‌تواند به امور ذیل اقدام نماید:...

(د) هرگونه موضوعی را که در تشکیلات و عملیات حمل و نقل هوایی مؤثر می‌باشد از جمله مالکیت بین‌المللی و به جریان انداختن سرویس‌های بین‌المللی هوایی در خطوط اصلی مورد مطالعه قرار داده و طرح‌های مربوط به آنها را به مجمع عمومی بفرستد.

ایکائو داده شده است ولی گزارش ایکائو به کشورها تا حدودی ضمانت اجرایی برای ماده ۲۶ و انکس ۱۳ ایجاد می‌کند و موجب می‌شود دولت‌ها برای حفظ روابط هوانوردی با دیگر کشورها، سعی نمایند مقررات خود را با موازین بین‌المللی مطابقت دهند.

گفتار هشتم: وقوع جرم در سوانح هوایی و انجام تحقیقات به وسیله

پلیس

ضمن اینکه تحقیقات به وسیله گروه تحقیق سازمان هواپیمایی و در اجرای این هدف که در تحقیق باید به راه‌های جلوگیری از سوانح مشابه در آینده توجه خاص مبذول گردد، در صورتی که احتمال وقوع جرم وجود داشته باشد، ممکن است تحقیق دیگری به وسیله پلیس صورت گیرد. مثلاً: در سال ۱۹۹۶ دو سانحه در ایالات متحده اتفاق افتاد یکی مربوط به پرواز شماره ۵۹۲ ویلیو جت^۱ و دیگری سانحه پرواز شماره ۸۰۰ TWA^۲ بود. در هر دو سانحه، پلیس تحقیقاتی برای یافتن علت حادثه انجام داد.

در سانحه هوایی که در سال ۲۰۰۶ در برزیل اتفاق افتاد، پلیس موضوع را پیگیری کرد: به دنبال تصادم دو فروند هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ و هواپیمای امبریر^۳، پلیس فدرال برزیل در تحقیقاتی که انجام داد خلبان هواپیمای امبریر را به عنوان متهم تحت تعقیب قرار داد.^۴ سپس، شکات دعوی را در دادگاه‌های نیویورک پیگیری کردند. در دادگاه مزبور یافته‌های پلیس فدرال برزیل مورد ایراد خوانندگان قرار نگرفت.

در قضیه لاکربی، چند روز قبل از کریسمس ۱۹۸۸، هواپیمای پان امریکن به علت عملیات تروریستی در فضای اسکاتلند منفجر شد که ۲۵۹ نفر مسافر و خدمه و ۱۱ نفر در روی زمین به علت ریخته شدن قطعات هواپیما روی آنها کشته شدند. دعوایی علیه پان امریکن و کادر امنیت

1. Value Jet Flight; United States V. Sabre Tech Inc., 271 F. 3d 1018, 1020-21 (11th Cir. 2001). Cited in Janicki, op. cit. at 840.

2. Lahr V. Transp. Safety Bd. 569 F. 3d 964, 969 (9th Cir. 2009). Cited in Janicki, op. cit. at 840.

3. Embraer Lagacy.

4. In re Air Crash Near Peixoto de Azeveda, Braz. On Sept. 29, 2006, 574 F. Supp. 2d 272 (E.D.N.Y. 2008). Cited in Janicki op. cit. at 840.

پرواز از ناحیه تعدادی از بازماندگان در ایالات متحده، دادگاه بخش شرقی نیویورک مطرح گردید.^۱ دادگاه دو موضوع را مورد بررسی قرار داد یکی مسئله مسئولیت افراد و دیگری میزان غرامت قابل پرداخت به هر کدام از شکات. در طول ۱۳ ماه، هیئت منصفه شهادت افراد زیادی را مورد بررسی قرار داد. در این قضیه، دادگاه به این نتیجه رسید که کوتاهی کارکنان بازرسی هواپیما موجب شده است تروریست‌ها بتوانند مواد منفجره را به داخل هواپیما حمل نمایند. دادگاه به بررسی خطای عمدی از ناحیه کارکنان متصدی حمل و نقل پرداخت. دادگاه کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ را در این قضیه قابل اجرا دانست و طرفین هم اعتراضی به آن نمودند. به موجب ماده ۲۵ این کنوانسیون «در صورتی که خسارت وارده ناشی از خلاف کاری عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل باشد به نحوی که خطای مزبور طبق قوانین دادگاه رسیدگی کننده معادل با خلاف کاری عمدی تلقی شود، متصدی حمل و نقل حق نخواهد داشت به مفاد کنوانسیون حاضر که مسئولیت او را سلب یا محدود می‌کند، استناد نماید.»

دادگاه در بررسی اینکه آیا خلافکاری عمدی صورت گرفته است یا نه، به مقررات داخلی ایالات متحده توجه نمود و به این نتیجه رسید که قوانین ایالات متحده در خصوص تفتیش محموله رعایت نشده است. در برابر ادعای متهمین به اینکه آنها از قانون اطلاع نداشتند، دادگاه چنین استدلال کرد که وقتی قانونی تصویب می‌شود همه ملزم به اجرای آن هستند. البته نه به آن دلیل سنتی؛ که نمی‌توان فرض نمود که کسی پس از تصویب قانون از آن آگاهی نداشته است، بلکه به این دلیل که پذیرفتن اینکه اگر کسی از قانون اطلاع نداشته باشد مسئولیت ندارد موجب خواهد شد همه به راحتی به بهانه عدم اطلاع از قانون از مسئولیت شانه خالی کنند. دادگاه به این نتیجه رسید که کوتاهی کارکنان متصدی حمل در حکم خلاف کاری عمدی می‌باشد و متصدی حمل را مطابق کنوانسیون ورشو به مسئولیت نامحدود به پرداخت غرامت به بازماندگان کشته شدگان محکوم کرد. در این پرونده یک افسر بازرسی اسکاتلندی مسئول تحقیق و بررسی شد و نتایج به دست آمده توسط وی مورد استناد دادگاه قرار گرفت.^۲ خانواده‌های بازماندگان

1. In re Air Disaster at Lockerbie Scotland on Dec. 21, 1988, 37 F. 3d 804, 40 Fed. R. Evid. Serv. 318.

2. Ibid.

موفق شدند مبلغ قابل توجهی به عنوان غرامت دریافت نمایند که این غرامت شامل از دست دادن موقعیت اجتماعی و حق سرپرستی و نگهداری فرزندان کشته‌شدگان می‌شد.

گفتار نهم: مقررات کشورها در خصوص تحقیق در سوانح و حوادث هوایی

جامعه اروپا در سال ۱۹۸۰ مقرراتی را به تصویب رساند که فراتر از ماده ۲۶ کنوانسیون شیکاگو به همکاری بین دول عضو تأکید نموده است.^۱ مطابق ماده ۱ آن، اگر سانحه‌ای برای هوایمی یکی از کشورهای عضو اتفاق افتد، هر یک از دول عضو باید، با درخواست دولتی که تحقیق را انجام می‌دهد، در حیطة استطاعت خود مساعدت لازم را انجام داده و در موارد لزوم، تأسیسات، تسهیلات و تجهیزات تحت اختیار خود را به این منظور بکار برد. دولت‌های عضو در زمان وقوع یک سانحه جدی، باید کارشناسان تحقیق و تفحص را به منظور به عهده گرفتن مسئولیت‌های ویژه فراهم نمایند. مساعدت انجام شده تا حد امکان باید به صورت رایگان صورت گیرد. ماده ۲ مقررات مربوطه دول عضو را موظف کرده است اطلاعات مربوط به سوانح را مبادله نمایند. این مقررات و مقرراتی که بعداً در اروپا به تصویب رسیدند از جمله مقررات جامعه اروپا در زمینه ایمنی حمل و نقل هوایی مصوب اکتبر ۱۹۸۷ در پاراگراف اول خود به درس آموختن از سوانح هوایی و عبرت گرفتن از سوانح خطرناک و توجه خاص به ایمنی هوایی تأکید نموده است.^۲ به موجب آن، در تحقیق در سوانح هوایی، باید از بهترین و کارآزموده‌ترین کارشناسان کشورهای اروپایی استفاده گردد.^۳

مقررات هر یک از کشورهای غربی به تحقیق در سوانح هوایی اهمیت خاص قائل شده‌اند که در زیر به بعضی از آنها اشاره می‌شود. همچنان که مشاهده خواهد شد اگرچه روش‌های متفاوتی در سیستم‌های مختلف بکار گرفته می‌شود ولی همه سعی می‌کنند گروه‌های تحقیق از هدف اصلی

1. Council Directive of 16 Dec. 1980 on Future Cooperation and Mutual Assistance between States in the Field of Aircraft Accident Investigation (80/1266/EEC), O.J. 1980, L 375, at 32 (of 31 Dec. 1980).

2. European Parliament Resolution on Community Measures in the Field of Air Transport Safety, of Oct. 19th, 1987, (OJ no. C 51, 19.10.87).

3. Ibid.

خود باز نمانند و هدف جامعه بین‌الملل از تحقیق سازمان‌های هواپیمایی که همانا حفظ ایمنی هوانوردی و جلوگیری از سوانح و حوادث در آینده است تحقق یابد.

ایمنی هوایی به عنوان یک هدف اصلی، در مقررات هوانوردی ایالات متحده آمریکا به روشنی دیده می‌شود. در این کشور، هیئت ایمنی حمل و نقل ملی^۱ مسئولیت بررسی سوانح هوایی را به عهده دارد. این هیئت یک آژانس مستقل دولتی است که به منظور ارتقا ایمنی حمل و نقل هوایی تشکیل شده است. رئیس جمهور با موافقت مجلس سنا اعضا هیئت را انتخاب می‌کنند.^۲

اعضا هیئت باید از احزاب مختلف باشند و بیش از سه نفر از آنها نباید از یک حزب سیاسی خاص باشند. هیئت در انجام وظیفه خود اختیارات وسیعی دارد و می‌تواند اوضاع و احوال را بررسی و گواهان را برای استماع شهادت آنها دعوت و علل حادثه را مشخص کند. هیئت ایمنی حمل و نقل ملی آمریکا در نقاط مختلف آمریکا دفتر دارد و متخصصین در هر کدام برای بررسی سوانح احتمالی مستقر هستند. طبق قانون هوانوردی آمریکا، هیئت در انجام تحقیق می‌تواند از مساعدت دیگر نهادها نیز بهره‌مند باشد. سازمان هوانوردی آمریکا^۳ ملزم است در تحقیقات سوانح هواپیمایی این هیئت را یاری نماید. سازمان باید تطبیق عملکرد هیئت با قوانین و مقررات آمریکا بررسی نموده و اطمینان حاصل کند مقررات موجود، امنیت هواپیمایی را در آمریکا تضمین می‌کنند. استقلال هیئت موجب می‌شود به عنوان یک دستگاه نظارتی حاکمیتی عمل نکند.^۴ رسالت اصلی هیئت این است که علل وقوع سانحه هوایی را تشخیص دهد و برای جلوگیری از سوانح احتمالی آینده توصیه‌های ایمنی ارائه نماید.^۵ تحقیقاتی که هیئت انجام می‌دهد و گزارشاتی که ارائه می‌نماید دعاوی مطروحه از ناحیه اشخاص را شامل نمی‌شود. کنگره آمریکا محدودیت‌های

1. National Transportation Safety Board (NTSB).

2. Independent Safety Board Act of 1974, Sec. 302 (1). Pub. Law 93, 633 (Jan. 3, 1975 at 2166).

3. FAA.

4. 49 U.S.C. § III(a), II 32(a) (2006).

5. Chiron Corp. V. NTSB, 198 F. 3d 935, 963 (D.C. Cir. 1999) Cited in William Janicki, Aircraft Accident Reports and Other Government Documents: Evidentiary Use in International Air Crash Litigation in the United States, 74 J. Air Law & Com. 801, 2009 at 809.

جدی برای استفاده از دستاوردهای هیئت در محاکم کشور ایجاد کرده است تا به این وسیله هیئت را از دعاوی مطروحه در دادگاهها به دور نگه داشته و از تلاش افراد برای نفوذ در روند تحقیقات مصون بدارد و متعاقبا از تأثیر هیئت در دادرسیها جلوگیری کند.^۱

طبق قانون ایالات متحده، بسیاری از بخشهای گزارش هیئت در خصوص سانحه نباید به عنوان دلیل در دادگاهها استفاده شود و یا از آنها در دعاوی مدنی برای ادعای خسارت از آنچه در گزارش هیئت آمده است مورد بهره‌برداری قرار گیرد.^۲ قوانین فدرال ایالات متحده بین انواع گزارشها تمایز قائل شده است: ۱. گزارش سانحه، تصمیمات و نتایج تحقیق که هیئت حمل و نقل هوایی پس از بررسی سانحه آن را تهیه نموده است؛ و ۲. حقایق سانحه.

آنچه قانون فدرال ایالات متحده برای ارائه به محاکم منع کرده است نوع نخست از گزارشات است. مطابق آن گزارش سوانح که شامل تصمیم و اظهار نظر هیئت است و علت یا علل سوانح در آن بیان شده است نباید در دعاوی مورد استفاده قرار گیرد. قانون فدرال الزام آور است و دادگاهها با استناد به آن از پذیرش گزارش هیئت در محاکم خودداری می‌نمایند. به نظر دادگاهها، بخشی از گزارشات که مربوط به حقایق است و تحقیق کنندگان در حین تحقیق به آنها دست یافته‌اند می‌تواند تحت شرایط خاصی در محاکم مورد استناد قرار گیرند. دادگاهها همچنین کارشناسان را از اتکا به مدارک و اسنادی که توسط هیئت حمل و نقل هوایی به دست آمده است منع می‌نمایند به عنوان مثال در قضیه مولان^۳ دادگاه ادعان داشت فقط بخشی از گزارش هیئت که مربوط به حقایق قضیه است قابل ارائه در دادگاه است اما تصمیمات و نتایج تحقیق هیئت نمی‌تواند مورد استناد قرار گیرند.

علاوه بر قانون فوق‌الذکر، قانون آیین دادرسی فدرال آمریکا هم محدودیت‌هایی برای استفاده از مدارک و تحقیقات مذکور در محاکم وارد کرده است.^۴ گزارش‌هایی که طبق قانون فوق می‌تواند

1. 49 U.S.C. § II 54(b) (2006).

2. Ibid.

3. Mullan V. Quickie Aircraft Corp., 797 F. 2d 845, 848 (10th Cir. 1986).

4. Fed. R. Evid. 803 (8)(C): Government Records Exception to Hearsay Rules and its Limitation.

مورد استناد قرار گیرند باید حاوی چهار خصیصه باشند تا امکان استناد به آنها در محاکم وجود داشته باشد: گزارش بیانگر یافته‌های واقعی باشد؛ یافته‌های واقعی باید نتیجه تحقیقاتی باشد که قانون انجام آن تحقیقات را مجاز می‌داند؛ اطلاعات جمع آوری شده دست اول باشند و مدارک مورد استناد باید مورد اعتماد باشند.^۱

به عبارت دیگر برای اینکه گزارشات سوانح مورد استناد قرار گیرد لازم است علاوه بر قانون خاص مذکور، شرایط مورد نظر در قانون آیین دادرسی آمریکا هم وجود داشته باشد. همین مقرر در مورد گزارشات ایکائو و کمیته‌های آن هم صادق است. به نظر نویسندگان^۲، کمیته مشورتی حقوقی^۳ و آراء دادگاه‌ها^۴، گزارشاتی که ایکائو در سوانح هوایی ارائه می‌نماید در صورتی قابل استناد خواهند بود که چهار شرط فوق‌الاشعار را داشته باشند. به نمونه‌ای از آن می‌توان به گزارشات ایکائو و اتحاد جماهیر شوروی سابق در خصوص سانحه هواپیمایی کره اشاره کرد. بعد از سانحه هواپیمای ۰۰۷ کره، دعاوی در آمریکا علیه شرکت هواپیمایی کره مطرح شد. شرکت هواپیمایی به پذیرش گزارشات مزبور اعتراض کرد و آنها را فاقد شرایط مذکور در قانون آیین دادرسی آمریکا دانست. علی‌رغم اینکه گزارش شوروی ضمیمه گزارش ایکائو شده بود مورد پذیرش قرار نگرفتند. علت عدم پذیرش گزارشات، نفوذ و تأثیر مسائل سیاسی در تهیه گزارشات و تلاش برای بی‌تقصیر نشان دادن اقدام نیروهای نظامی شوروی اعلام شد.^۵

مطابق قانون آزادی اطلاعات در ایالات متحده^۶، حق دستیابی به اطلاعاتی که در حین تحقیق و تفحص به وجود آمده است جز در موارد خاص به رسمیت شناخته شده است. طرفین دعاوی با استناد به این قانون سعی می‌کنند اطلاعات ضروری را برای ارائه به دادگاه‌ها مطالبه نمایند. اما قانون، اجازه دستیابی به اطلاعاتی که در نتیجه تحقیقات سوانح به دست می‌آید را شامل

1. Fraley V. Rockwell Int'l Corp., 470 F. Supp. at 1266. Cited in Janicki, op. cit. at 812.

2. Janicki, op. cit. at 812.

3. Fed. R. Evid. 803, the Advisory Committee Note.

4. U.S.V. Regner, 677 F. 2d 754, 761 (9th Cir. 1982).

5. In re Korean Air Lines Disaster of Sept. 1, 1983, 932 F. 2d 1475, 1482 (D.C. Cir. 1991).

6. 5 USC para. 552 (1976), as amended by pub. L. No. 93-502 (1974).

نمی‌گردد. قانون ایالات متحده، استفاده از گزارشات هیئت امنیت هوانوردی آمریکا در خصوص سوانح هوایی را، جز در موارد خاصی منع کرده است.^۱

سیستم متفاوتی در انگلستان بکار برده می‌شود. هر گروه تحقیق مستقلاً تحقیق را انجام می‌دهد و گزارشات را تهیه می‌نماید. هرچند همکاری دو گروه در زمینه‌هایی ضرورت دارد و قانون آن را تعیین کرده است ولی اصولاً استقلال گروه‌های تحقیق حفظ می‌شود.^۲ طبق مقررات ۱۹۸۹ هواپیمایی کشوری انگلستان^۳، برای انجام تحقیق در رابطه با علل سوانح، وزیر امور خارجه، گروهی را به عنوان بازرس بررسی سوانح هوایی منصوب می‌کند. یکی از اعضای گروه از طرف وزیر به عنوان سربازرس انتخاب می‌شود. سربازرس نحوه و شکل تحقیقات را تعیین و این اختیار را دارد که هر کس را بخواهد برای تحقیق و تفحص احضار کند. وی به تمامی قسمت‌های هواپیما و کلیه اسناد و مدارک مربوط به آن دسترسی دارد و می‌تواند به تشخیص خود اجزا و تجهیزات را آزمایش نموده در صورت لزوم آنها را به جایی منتقل و بررسی‌های لازم را انجام دهد. در بعضی از کشورها مثل فرانسه، قانون، دستگاه‌های قضایی و فنی را ملزم کرده است با هم همکاری نزدیک داشته باشند. در فرانسه، برای اینکه تعارضی بین گزارشات این دو دستگاه وجود نداشته باشد، مسئولین دو دستگاه سعی می‌کنند با همکاری با یکدیگر مشکلات احتمالی را کاهش دهند. همکاری آنها تا تعیین علت سانحه ادامه دارد و سپس وزارت دادگستری از گزارش تهیه شده برای تعیین مسئول سانحه استفاده می‌کند و سازمان هواپیمایی با هدف توسعه هوانوردی و تأمین ایمنی هواپیمایی گزارش را بررسی می‌کند. در جهت تحقق همکاری دو دستگاه، اگر گروه تحقیق هواپیمایی بخواهد از قطعه‌ای از هواپیما در تحقیق استفاده نماید، باید نظر مشورتی قاضی رسیدگی کننده را بخواهد و اگر قاضی قطعه‌ای را برای تحقیق نیاز دارد باید از گروه تحقیق هواپیمایی نظر بخواهد.^۴ این روش از این جهت که نتایج منصفانه‌ای برای دو

1. 49 C.F.R. § 835. 3(a).

2. G.C. Wilkinson, U.K. "Aircraft Accident Investigation Procedures" (1984) II Air Law, at 38, cited in Durand Claudie, op. cit. at 62.

3. Civil Aviation (Investigation of Air Accidents) Regulations 1989, SI 1989/2026, Reg. 8(1) and the Air Navigation of Air Accident Involving Civil and Military Aircraft of Installations) Regulations 1986, SI 1986/1953, Reg. 2(1).

4. Ibid.

دستگاه به همراه نخواهد داشت و دستگاه قضایی غالباً به علت قدرتی که دارد بیشتر مراحل تحقیق را زیر نظر خواهد گرفت و در آن تأثیر خواهد گذاشت مورد انتقاد قرار گرفته است.^۱

قانون سال ۲۰۰۳ استرالیا^۲ در خصوص تحقیق در حوادث حمل و نقل و موضوعات دیگری که ایمنی حمل و نقل را تحت تأثیر قرار می‌دهند (که به طور اختصار قانون تحقیق حمل و نقل ایمن نامیده می‌شود) با انکس ۱۳ کنوانسیون شیکاگو هماهنگ است. اهداف این قانون عبارتند از: توسعه ایمنی حمل و نقل و تهیه گزارش در خصوص مسائل ایمنی حمل و نقل، انتشار نتایج تحقیقات مستقل حوادث و سوانح که ممکن است ایمنی حمل و نقل را توسعه دهد و ارائه پیشنهادات و توصیه‌های ایمنی بر اساس تحقیقات صورت گرفته.

موارد مشروحه ذیل از اهداف این قانون محسوب نمی‌شوند:

(الف) مقصر شناختن افراد در سوانح و حوادث حمل و نقل؛

(ب) یافتن راه‌هایی برای مسئول قلمداد کردن افراد در سوانح و حوادث حمل و نقل؛

(ج) همکاری با طرفین پرونده‌ها در رسیدگی‌ها در دادگاه‌ها و

(د) اجازه استنباطی مغایر با مسائل ایمنی.

گفتار دهم: نیاز به تصویب مقررات و ضرورت آموزش

با توجه به اهداف سازمان هواپیمایی کشوری و تجربیاتی که کشورهای مختلف کسب کرده و مقررات هوانوردی خود را بر اساس آنها تصویب کرده اند می‌توان دریافت که استفاده سایر نهادهای کشور، از یافته‌های گروه تحقیق سازمان هواپیمایی کشوری به انحای مختلف، ادامه تحقیق و صحت آن را دچار اختلال می‌کند و ایمنی هوانوردی را با خطرات جدی رو به رو می‌سازد. برای جلوگیری از این معضل اقدامات زیر ضروری به نظر می‌رسند:

1. Ibid.

2. Transport Safety Investigation Act, 2003, §§ 48-59 (Austl.) (Long Title: "An Act to provide for investigation of transport accidents and other matters affecting transport safety, and for related purposes").

اولاً: قوانین و مقررات لازم در این خصوص باید به تصویب برسند. در بعضی از کشورها^۱ مقرراتی که مربوط به چگونگی انجام تحقیق در سوانح هوایی و یا نحوه استفاده از یافته‌های گروه تحقیق در این چنین حوادثی هستند را تنظیم کرده باشد وجود ندارد. عضو ایکائو بودن کشورها را ملزم می‌کند مقررات کنوانسیون شیکاگو و ضمائم آن را در کشور خود اجرا کنند. انکس ۱۳ مقررات دقیقی در این زمینه دارد ولی در بعضی از موارد این مقررات اجباری نیستند و در بعضی دیگر از موارد کلیاتی ذکر گردیده و تدوین مقررات جزئی تر را به کشورها واگذار نموده است. تدوین و تصویب مقررات داخلی با هدف حفظ و نگهداری اطلاعات مرتبط با حوادث و سوانح هوایی ضرورت دارد.

در قوانین و مقررات کشورها به دستگاه قضایی اجازه داده شده است هرگونه اطلاعات را که برای رسیدگی به پرونده‌ای و کشف حقیقت ضروری می‌داند را مطالبه و ملاحظه نماید. وقتی عملی منع نشده است مجاز است و دستگاه قضایی می‌تواند اطلاعات مربوط به حوادث هوایی را نیز مطالبه کند. قوانین و مقررات باید فرق میان عمل مجاز، عمل منع شده و استفاده ناصحیح از اطلاعات مربوط به سوانح و حوادث را مشخص کنند. به این منظور اطلاعات مربوط به سوانح و حوادث هوایی و نحوه برخورد با آنها را باید به دو نوع تقسیم نمود: نخست مقررات مربوط به اطلاعات عمومی که امکان انتشار آنها بلا اشکال است و دوم مقررات مربوط به اطلاعات خاص و حساس سوانح و حوادث هوایی که برای جلوگیری از سوانح و حوادث مشابه در آینده از اهمیت خاصی برخوردار بوده و یا به توسعه و ایمن سازی صنعت هوانوردی کمک خواهد نمود. اطلاعات اخیر باید طبیعتاً محرمانه تلقی شوند و انتشار آنها باید ممنوع شده و کسانی که این اطلاعات را در اختیار دیگران قرار دهند باید تحت تعقیب قرار گیرند. این راه حل موجب خواهد شد نتوان کارکنان گروه تحقیق را ملزم کرد اطلاعات سری مربوط به حوادث هوایی را در اختیار دیگران قرار دهند و این ممنوعیت دستگاه قضایی را هم در بر خواهد گرفت تا نتوانند به این وسیله از اطلاعات مزبور برای محکومیت افراد استفاده نمایند. دولت‌ها مسئولیت دارند حمل و نقل هوایی را به بالاترین حد ایمنی توسعه دهند که هم مسافران احساس کنند با وسیله‌ای امن پرواز می‌کنند و هم افراد روی زمین ترسی از سقوط احتمالی هواپیما نداشته باشند. ممنوعیت انتشار

۱. مانند کشورهای آمریکای لاتین.

اطلاعات محرمانه مربوط به حوادث هواپیمایی، دولت را در رسیدن به یکی از اهداف خود که توسعه صنعت هوانوردی ایمن است رهنمون خواهد کرد.

ثانیا: قضات و کارشناسان تحقیق قوه قضائیه باید آموزش‌های لازم را ببینند. حقوق هوایی و حقوق حمل و نقل هوایی در دانشکده‌های حقوق بعضی از کشورها از جمله ایران مورد توجه قرار نمی‌گیرد و گاه در بعضی از آنها به عنوان یک واحد درس اختیاری ارائه می‌شود که بعضی از دانشجویان از ثبت نام در این درس خودداری می‌نمایند و لذا حتی اطلاعات جزئی از این درس در اختیار دانشجویان قرار نمی‌گیرد در نتیجه قضات و وکلا نسبت به آن آگاهی کافی ندارند.^۱

نحوه تحقیق در حوادث هوایی دانش خاص خود را می‌طلبد و عدم آشنایی به آن موجب اطاله دادرسی، از بین رفتن شواهد و دلایل، انحراف از حقایق و مهم‌تر از همه موجب خواهد شد ایمنی هوانوردی به مخاطره افتد. تحقیق کنندگان حوادث هوایی باید با مسئولیت‌های خود به خوبی آشنا بوده، آنچه دستگاه قضایی به آن نیاز دارد را بدانند، با ضرورت‌های حفظ ایمنی آشنا بوده و بدانند چه عملکردی موجب خواهد شد عدالت رعایت شود. آنها باید طوری عمل نمایند که مصاحبه شوندگان و دیگر کسانی که با سانحه یا حادثه در ارتباط بوده‌اند احساس کنند که نتایج تحقیق بی‌جهت آنها را گرفتار نمی‌کند.

۱. نمونه ای از آن را می‌توان در فضا به فوکر مشاهده کرد. نگاه کنید به: جباری، منصور؛ **قانون قابل اجرا در حمل و نقل هوایی، بررسی سوانح هوایی فوکر ۲۸ و هرکولس سی - ۱۳۰**، مجله پژوهش‌های حقوقی (علمی-ترویجی) ش ۹، نیمسال اول ۱۳۸۵، ص ص ۹۷-۶۳.

نتیجه گیری

جامعه بین‌الملل در خصوص هدف از تحقیق در سوانح هوایی به اجماع رسیده و نتیجه آن در انکس ۱۳ کنوانسیون شیکاگو منعکس شده است. تحقیقاتی که سازمان‌های هواپیمایی و کمیته‌های ایکائو انجام می‌دهند باید صرفاً به منظور پی بردن به علل سانحه و جلوگیری از وقوع سوانح مشابه در آینده باشد و نباید مقصود از آن تعیین مقصر و تحمیل مسئولیت به اشخاص باشد.

در بسیاری از کشورها قوانین و مقرراتی به تصویب رسیده است که مقررات آن کشورها را با کنوانسیون شیکاگو و انکس ۱۳ هماهنگ نموده است. ولی در بعضی دیگر از کشورها مقرراتی که مربوط به چگونگی انجام تحقیق در سوانح هوایی و یا نحوه استفاده از یافته‌های گروه تحقیق در این چنین حوادثی هستند تصویب نشده اند. در این کشورها، تدوین و تصویب مقرراتی با هدف حفظ و نگهداری اطلاعات مرتبط با حوادث و سوانح هوایی ضرورت دارد.

متأسفانه در بعضی از کشورها مانند ایران، قضات و کارشناسان تحقیق قوه قضائیه آگاهی لازم در این زمینه را ندارند. آشنا کردن این افراد با اصول و مقررات تحقیق و تفحص باید در رأس برنامه‌های آموزشی قرار گیرد.

فهرست منابع

الف) کتاب ها

۱. آقای، بهمن؛ فرهنگ حقوقی بهمن (بر اساس Black's Law Dictionary)، تهران، گنج دانش، ۱۳۸۵.
2. Jennifer Durand Claudie, Aircraft Accident Investigation; The Need for a Stronger International Regime, A Thesis Submitted to IASL, McGill University (Canada: McGill, 1993).

ب) مقاله ها

۳. جباری، منصور؛ قانون قابل اجرا در حمل و نقل هوایی، بررسی سوانح هوایی فوکر ۲۸ و هرکولس سی - ۱۳۰، مجله پژوهش‌های حقوقی (علمی - ترویجی) ش ۹، نیمسال اول، ۱۳۸۵.
4. Int'l Fed'n of Air Line Pilots' Ass'ns, "Improved Accident Prevention Through Non-Punitive Reporting" 09POS02 1 (2009), available at <http://www.ifalpa.org/ifalpa-statements/accident-analysis-a-prevention.html> (follow "09POS02 Non-Punitive Reporting Download" hyperlink), last visited: Sept. 2011.
5. Luis E. Ortiz, Griselda Capaldo, Can Justice Use Technical and Personal Information Obtained Through Aircraft Accident Investigations? 65 J. Air L. & Com. Spring 2000.
6. Mervyn E. Bennun & Gavin Mckellar "Flying Safely, the Prosecution of Pilots, and the ICAO Chicago Convention: Some Comparative Perspectives" 74 J. Air L. & Com. 2009, 737.
7. W. Guldiman, "Some Legal Aspects of Aircraft Accident Investigations" 1990 XV Ann. Air & Sp. L., at 102.
8. William Janicki, "Aircraft Accident Reports and Other Government Documents: Evidentiary Use in International Air Crash Litigation in the United States", 74 J. Air Law & Com. 801, 2009.

ج) اسناد

9. 49 U.S.C. § II 54(b) (2006).
10. 49 U.S.C. § § III(a), II 32(a) (2006).
11. Chicago Convention, 1944, ICAO Doc, 7300/6, 156 UNTS 6605.
12. Civil Aviation (Investigation of Air Accidents) Regulations 1989, SI 1989/2026, Reg. 8(1) and the Air Navigation of Air Accident Involving Civil and Military Aircraft of Installations) Regulations 1986, SI 1986/1953, Reg. 2(1).
13. Civil aviation Bill 73 of 2008, Memorandum(S.Afr.).
14. Council Directive of 16 Dec. 1980 on Future Cooperation and Mutual Assistance between States in the Field of Aircraft Accident Investigation (80/1266/EEC), O.J. 1980, L 375 (of 31 Dec. 1980).
15. European Parliament Resolution on Community Measures in the Field of Air Transport Safety, of Oct. 19th, 1987, (OJ no. C 51, 19.10.87).
16. Independent Safety Board Act of 1974, Sec. 302 (1). Pub. Law 93, 633 (Jan. 3, 1975).
- Transport Safety Investigation Act, 2003, §§ 48-59 (Austl.) (Long Title: "An Act to provide for investigation of transport accidents and other matters affecting transport safety, and for related purposes").

د) آراء دادگاهها

17. Chiron Corp. v. NTSB, 198 F. 3d 935, 963 (D.C. Cir. 1999).
18. Fraley V. Rockwell Int'l Corp., 470 F. Supp. at 1266. Cited in Janicki, op. cit. at 812.
19. In re Air Crash Near Peixoto de Azeveda, Braz. On Sept. 29, 2006, 574 F. Supp. 2d 272 (E.D.N.Y. 2008).
20. In re Air Disaster at Lockerbie Scotland on Dec. 21, 1988, 37 F. 3d 804, 40 Fed. R. Evid. Serv. 318.
21. In re Korean Air Lines Disaster of Sept. 1, 1983, 932 F. 2d 1475, 1482 (D.C. Cir. 1991).
22. Lahr V. Transp. Safety Bd. 569 F. 3d 964, 969 (9th Cir. 2009).
23. Manitoba Court of Queen's Bench, R. v. Tayfel, [2007] 221 Man. R.2d 135, 2007 MBQB 265 (Can.).
24. Mullan v. Quickie Aircraft Corp., 797 F. 2d 845, 848 (10th Cir. 1986).
25. U.S. v. Regner, 677 F. 2d 754, 761 (9th Cir. 1982).
- Value Jet Flight; United States V. Sabre Tech Inc., 271 F. 3d 1018, 1020-21 (11th Cir. 2001).